



NS  
Bedrijfs- en Productontwikkeling  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht  
[toekomstbeeld@ns.nl](mailto:toekomstbeeld@ns.nl)

© NS. September 2007



# De toekomst van het spoor

Het wordt steeds drukker in Nederland: op de weg én op het spoor. Toch wil Nederland vrij zijn om te bewegen. Voor de toekomst van Nederland is het belangrijk dat de Randstad zich versterkt tot een internationaal concurrerende topregio.

Mobiliteit is daarbij de kritische succesfactor.

Voorkomen moet worden dat Nederland een congestieland wordt met dichtgeslibde wegen en vastlopend openbaar vervoer. Met een stagnerende economie als gevolg.



# Samenvatting

*Wij moeten nu de juiste keuzes maken die de mobiliteit van Nederland in goede banen leiden. Keuzes gebaseerd op een integrale, lange termijn visie waarbij duurzaamheid, bereikbaarheid, economische groei en leefbaarheid hand in hand gaan.*

## Actieplan

## Doel

# Een groei van het aantal treinreizigers tot 2020 van 40 tot 60%

Vorig jaar presenteerde NS de toekomstverkenning Visie 2020 (Vrij om te bewegen). Dit actieplan is een verdere invulling daarvan, met een focus op infrastructuur. Het kabinet heeft in het '100 dagenplan' een 'Actieplan Spoor' aangekondigd, gericht op jaarlijks 5% groei in het spoorvervoer. NS wil daaraan met Visie 2020 een bijdrage leveren door een verdere verbetering van de kwaliteit van het reizen per trein.

NS kan dit niet alleen realiseren. Een brede coalitie van alle betrokken partijen (Landelijke en decentrale overheden, ProRail, bedrijfsleven, consumentenorganisaties, collega OV-bedrijven) is nodig. Alleen met zo'n coalitie kunnen voldoende financiële middelen worden vrijgemaakt, (plan)procedures snel worden doorlopen en de consequenties voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur worden beheerst. NS zal 2 tot 3 miljard investeren in nieuw materieel en 1 miljard op en rond stations.

Voorwaarde voor deze investeringen is dat ook door de Rijksoverheid wordt geïnvesteerd in het wegnemen van knelpunten in de spoorinfrastructuur. Daarnaast zijn ook publieke investeringen nodig ten behoeve van kwaliteit en capaciteit in stations en hun directe omgeving. Zowel in transfercapaciteit (tunnels, (rol)trappen, liften) als in voorzieningen om over te stappen op auto, fiets en overig openbaar vervoer. De investeringen in de spoorinfrastructuur kunnen gefaseerd worden doorgevoerd volgens onderstaand 'spoorboekje'.

### **Stap 1 Uitvoeren van de capaciteitsmaatregelen van Herstelplan Spoor Fase 2 voor 2012.**

Dit project (493 miljoen euro) is reeds opgenomen in de overheidsbegroting. De concrete planvorming en bouw dreigen vertraging op te lopen, terwijl volgens NS juist versnelling aan de orde moet zijn.

### **Stap 2 Realiseren van toekomstvaste<sup>1</sup> capaciteitsmaatregelen planstudie OV SAAL voor 2012.**

Besluit nu (begroting/Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT 2008) tot het opnemen van een toekomstvast pakket aan maatregelen voor de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (planstudie OV SAAL). Dit pakket maakt deze corridor geschikt voor de verbindende functie van het hoofdrailnet tussen Noord Nederland en de Randstad én de ontsluitende functie binnen de Noordvleugel. Te realiseren uiterlijk 2012 (moet gereed zijn bij de start van de Hanzelijn eind 2012). Omvang circa 450 mio euro.

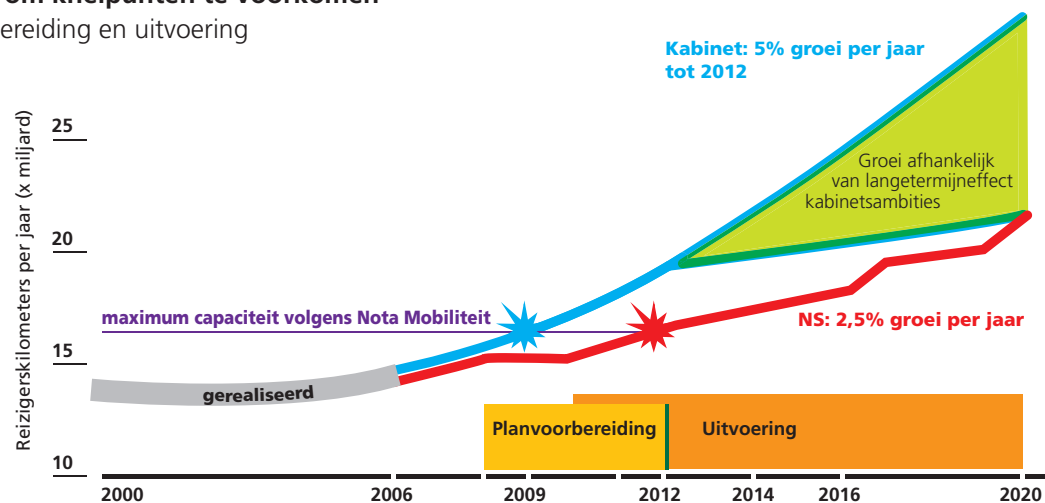
### **Stap 3 Planstudies OV voor 3 corridors.**

Besluit nu (begroting/MIRT) tot de start van drie planstudies en reservering van de financiële middelen voor de meest urgente knelpunten op de corridors.

<sup>1</sup> het gaat om het zogenaamde "no-regret" pakket.

## Besluitvorming is nu nodig om knelpunten te voorkomen

Doorlooptijden van planvoorbereiding en uitvoering



# Onze inzet

Reizen zonder 'spoorboekje' met hoge frequenties (4 tot 6 keer per uur) • Moderne treinen geschikt voor 160 kilometer per uur en met voldoende capaciteit • Drempelloos reizen: flexibele overstapmogelijkheden op ander openbaar vervoer en goede voorzieningen voor voor- en natransport per fiets en auto • Aantrekkelijke en toegankelijke stations en stationsomgevingen met een ruim aanbod van services en eigentijdse voorzieningen • Actuele en relevante informatievoorziening over de hele reis ('van deur tot deur')

- **Flevoland – Amsterdam/Schiphol – Den Haag:** inschatting circa 1 miljard euro (additioneel op stap 2), op te nemen in MIRT
- **Eindhoven – Utrecht – Amsterdam – Alkmaar (A2 corridor):** inschatting 1,5 miljard euro additioneel op te nemen in MIRT.
- **Arnhem – Utrecht – Schiphol:** inschatting 0,5 miljard euro additioneel op te nemen in MIRT. Realisatie van de drie planstudies vindt plaats tussen 2012 en 2015.

### Stap 4 Reserveer financiële middelen voor aanpak knelpunten na 2012.

NS voorziet op de middellange termijn ook elders capaciteitsknelpunten op het hoofdtrainnet. NS stelt voor vanaf 2012 hiervoor middelen te reserveren in het MIRT. De omvang van die reservering is 4 tot 7 miljard, mede op basis van uitkomsten Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse (LMCA).

Realisatie van de projecten vindt plaats vanaf circa 2015.

Het 'spoorboekje' gaat uit van een groei van 40 tot 60% tot 2020. Dit betekent over deze hele periode een reizigersgroei van gemiddeld circa 2,5% per jaar. Een groei van gemiddeld 5% per jaar, conform de ambitie van het kabinet, vereist een aantal extra maatregelen. Dit kunnen maatregelen zijn die de groei naar 2020 versnellen of verhogen. Indien via deze maatregelen de groei structureel wordt geïntensiveerd, dan komt de groei in 2020

hoger uit dan de genoemde 40 tot 60%.

In dat geval moet bovenop de bedragen uit het 'spoorboekje' extra geïnvesteerd worden. NS heeft indicatief doorgerekend wat een structurele groei met gemiddeld 5% per jaar zou betekenen voor de benodigde investeringen. NS moet bij een dergelijk groeivolume in materieel en stations(omgeving) circa 5 á 6 miljard euro investeren en door de rijksoverheid zal in infrastructuur circa 10 á 15 miljard euro moeten worden geïnvesteerd.

## Benodigde investeringen voor de toekomst op het spoor tot 2020

in euro's	Bij een groei van 2,5% per jaar	Bij een groei van 5% per jaar
Overheid	7-10 miljard	10-15 miljard
NS	3-4 miljard	5-6 miljard

**NS is verheugd over de aandacht van het kabinet voor bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en duurzaamheid. Naast mobiliteit wordt milieu en in het bijzonder de klimaatproblematiek een steeds belangrijker issue. Verder onderschrijft NS de verstedelijkingsstrategie uit de startnotitie 'Randstad 2040', gericht op het bundelen van functies en verdichten van bestaande stedelijke gebieden rond OV locaties.**

# Aanleiding

De ambitie van het kabinet om het reizigersvervoer per trein jaarlijks met 5% te laten groeien sluit aan op de ontwikkeling van de laatste jaren. Het treinvervoer is in 2005 en 2006 samen met circa 10% gegroeid. Deze groei ligt boven de gemiddelde mobiliteitsgroei in Nederland. Belangrijkste oorzaken zijn terug te vinden in de economische ontwikkeling van Nederland, de verbeterde productkwaliteit van de trein, de investeringen in stations, stationsomgeving en ketenvoorzieningen (voor- en na transport), de ontwikkeling van de files en de brandstofprijzen en het aantal studenten met een OV-kaart. Klanten herkennen de verbeterde kwaliteit en waarderen die ook. Tussen de grote steden heeft de trein in de spits inmiddels een marktaandeel

dat oploopt tot boven de 50%. Het vasthouden van deze opgaande lijn ziet NS als cruciale voorwaarde om de Randstad bereikbaar te houden.

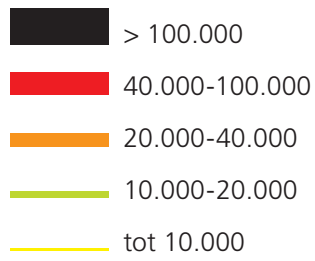
Er moeten daarom nu plannen worden gemaakt, investeringsbesluiten worden genomen en maatregelen worden uitgevoerd. Want als een korte termijn doelstelling voor groei van het openbaar vervoergebruik niet wordt gevolgd door de mogelijkheid om ook op lange termijn te groeien, zal de kwaliteit van het OV achteruit hollen en de bijdrage van de trein aan de bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid van Nederland afnemen. Het kabinet heeft een 'Actieplan Spoor' aangekondigd.

**NS streeft in haar actieplan naar een balans tussen**

- **bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid**
- **korte en lange termijn**
- **auto en openbaar vervoer**
- **benutten van de huidige spoorweginfrastructuur en wegnemen van knelpunten (benutten én bouwen)**
- **overstapmogelijkheden en voorzieningen ten behoeve van wonen, werken, winkelen en recreëren**

## Treinverkeer op werkdagen in 2020

Aantal reizigers per dag



NS levert aan dit actieplan graag een bijdrage. NS doet dit vanuit de in 2006 gepubliceerde Visie 2020. In dit toekomstbeeld heeft NS zich anno 2020 ontwikkeld tot brede dienstverlener die haar klanten in staat stelt sociale, recreatieve en zakelijke doelen naadloos te laten overvloeien in de reis die ze daarvoor maken. Hoe? Door de reis comfortabel, laagdrempelig en efficiënt te organiseren,

van deur tot deur. Door oplossingen te zoeken in aantrekkelijke combinaties van fiets, auto, bus, tram en metro, trein en vliegtuig. En door haar klanten relevante en persoonlijke services te bieden. Zodat reistijd eigen tijd wordt en meer reizigers de trein opnemen in hun leefpatroon.

*Met ruim 1,5 miljoen reizigers per dag en 21 tot 24 miljard reizigerskilometers per jaar is de trein in 2020, samen met de auto, de ruggengraat van beweeglijk en ondernemend Nederland.*

Lange termijn  
40-60% reizigersgroei  
tot 2020

### **Wat is er beter dan nu?**

Drempelloos kunnen switchen tussen verschillende vervoermiddelen maakt dat het gebruik van de trein veel meer een gewoonte is dan nu. Een geïntegreerd netwerk van openbaar vervoer, met hoogwaardige overstaplocaties op o.a. fiets en auto, maakt dit mogelijk en biedt efficiënte, kwalitatieve reismogelijkheden. 'Reizen zonder spoorboekje' wordt werkelijkheid. Dat betekent voor de dienstregeling:

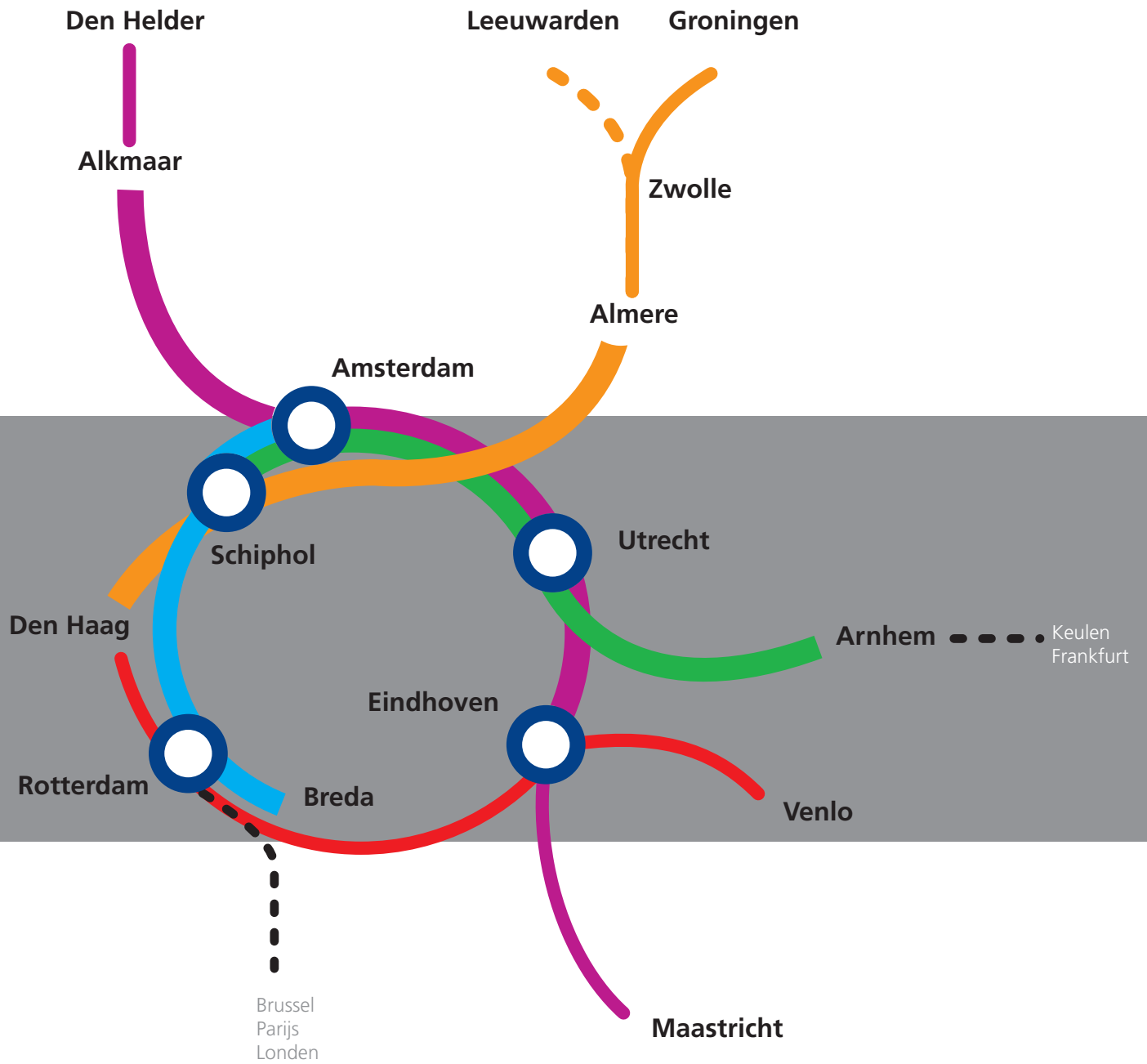
- een hoge frequentie (4 tot 6 keer per uur Hoge Snelheidstreinen, Intercity's en Sprinters);
- de vertrektijden zijn evenwichtig verdeeld over het uur.

NS zorgt voor modern en snel materieel (geschikt voor 160 km/uur) met voldoende capaciteit.

Het aanbod van treindiensten wordt op drie niveaus georganiseerd met:

- **Sprinters**  
binnen en soms tussen de regio's en stadsgewesten, afgestemd met en op overig openbaar vervoer binnen de regio en het stadsgewest;
- **Intercity's**  
tussen de landsdelen en de knooppunten binnen de Randstad;
- **Hoge Snelheidstreinen**  
tussen de landelijke knooppunten en de Europese toplocaties.

Een adequate afstemming tussen deze drie maakt volgens NS de introductie van nieuwe systemen van openbaar vervoer overbodig.



Wij investeren niet alleen in het treinproduct zelf. Wij investeren ook in stations, de stationsomgeving en de voorzieningen die nodig zijn voor en na de treinreis – om zo aantrekkelijke en levendige ‘poorten’ naar de stad te creëren. NS investeert bovendien in actuele dynamische reisinformatie, die overstappen van het ene naar het andere vervoermiddel niet alleen gemakkelijk maar ook lonend en aantrekkelijk maakt.

**Intercitynet 2020 Rondje Randstad**

hoge frequentie: 6 treinen per uur

hoge snelheid: 160 km/uur

- 6 x per uur
- 2/4 x per uur

*Het intercitynet bevat meer treindiensten dan hier staan aangegeven.*

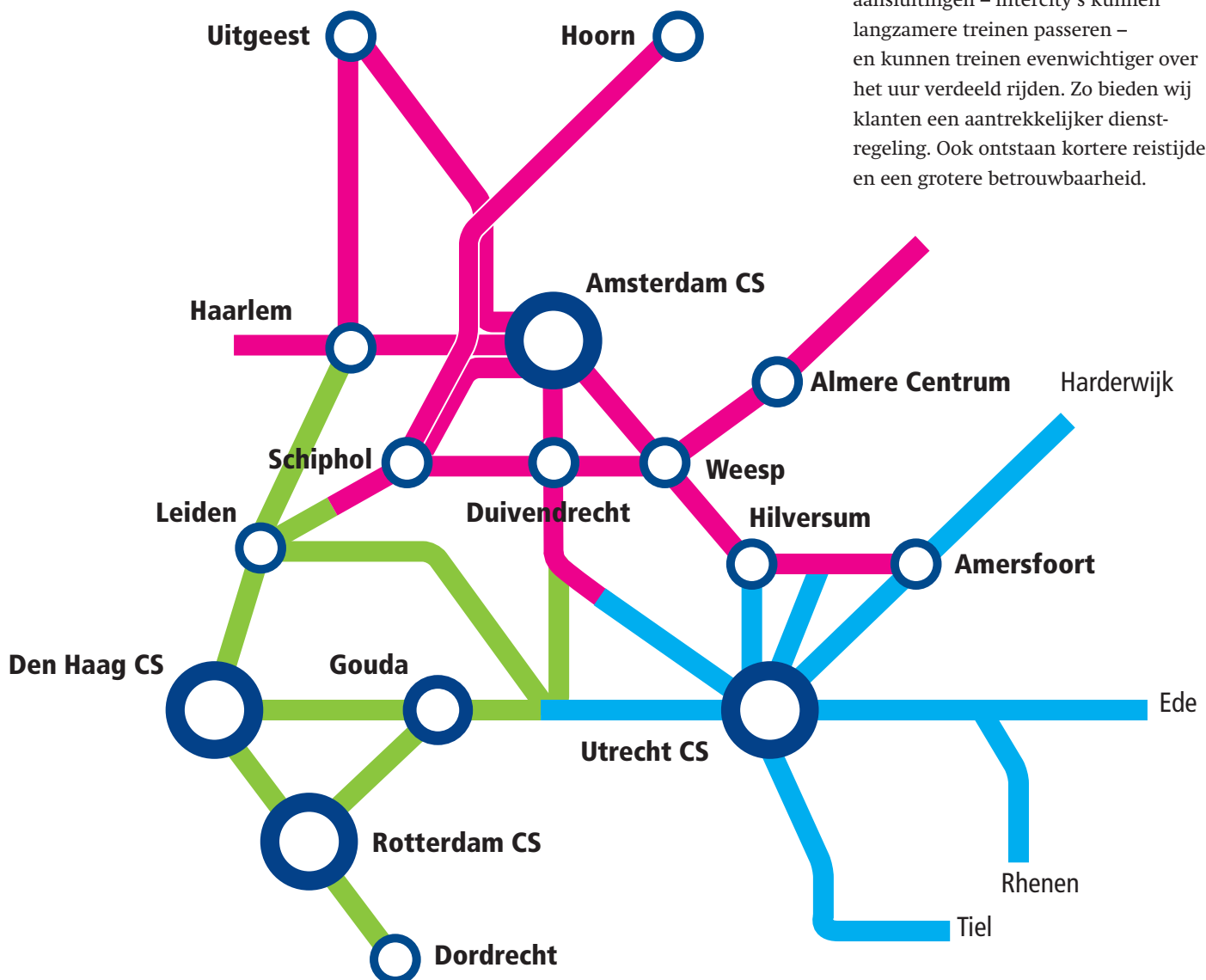


## Randstad Sprinter Net 2020

Noordvleugel

Zuidvleugel

Utrecht/Amersfoort



### De dienstregeling: beter en meer

**Beter:** Er zijn nu aanzienlijk meer knelpunten op het hoofdrailnet dan opgelost kunnen worden met het Herstelplan Spoor. Door het wegnemen van deze knelpunten (met behulp van seinverdichting, de aanleg van inhaalsporen, vrije kruisingen en gedeeltelijke viersporigheid) verbeteren reistijden en aansluitingen – intercity's kunnen langzamere treinen passeren – en kunnen treinen evenwichtiger over het uur verdeeld rijden. Zo bieden wij klanten een aantrekkelijker dienstregeling. Ook ontstaan kortere reistijden en een grotere betrouwbaarheid.

## **Versnelling en investering in bouwopgaven die bijdragen aan de bereikbaarheid, mobiliteit en leefbaarheid van de stations en directe omgeving**

**Meer:** Op drukke corridors komt het perspectief van een 'dienstregeling zonder spoorboekje' (genoemd in de Nota Mobiliteit) binnen bereik. NS wil op deze corridors de frequenties van Hoge Snelheidstreinen en Intercity's verhogen naar 6 keer per uur en de maximum snelheid van de Intercity brengen op 160 km/uur. Het betreft de Intercitycorridors van/naar de brede Randstad waaronder Lelystad – Almere – Amsterdam – Schiphol, Eindhoven – Den Bosch – Utrecht – Amsterdam – Alkmaar en Arnhem – Utrecht – Schiphol. Daarnaast komt er een Randstad Sprinter. Deze Sprinter biedt optimaal voor- en natransport op de Intercity's en verzorgt ook fijnmazig treinvervoer binnen en tussen de stedelijke regio's van de Randstad. Binnen de Randstad zullen er drie (geïntegreerde) Sprinter-deelnetten komen: Noordvleugel, Zuidvleugel en Utrecht/Amersfoort. Frequenties en lijnvoering zullen de komende jaren samen met de betreffende regio's nader worden ontwikkeld, inclusief afspraken over ruimtelijke ordening, integratie met overig openbaar vervoer (bus/tram/metro), en exploitatiebijdragen. Het concept van stadsgewestelijke Sprinter-netten zal ook worden onderzocht voor een aantal andere stadsgewesten, zoals de Brabantse stedenrij, Arnhem – Nijmegen, Twente en Assen – Groningen. Om 'beter' en 'meer' te realiseren wil NS 2 tot 3 miljard investeren in nieuwe treinen.

Met de bouwprogramma's die NS voor de komende jaren heeft gepland wordt gewerkt aan verbetering van de dienstverlening aan de reiziger:

- RegioPoorten: van alle gemakken voorziene overstappunten gelegen vóór filelocaties, waar men de auto kan parkeren om over te stappen op de trein;
- Nieuwe Sleutel Projecten: De groot-schalige OV knooppunten in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem, Breda, die NS samen met de Rijksoverheid en de gemeenten realiseert;
- Wereldstations: een nieuwe formule van internationale allure voor de overige grote stations.

Zo wordt reistijd aangename tijd met een gevarieerd en hoogwaardig aanbod van voorzieningen op deze locaties. Deze projecten vragen om een forse investering. Van de zijde van NS is een investering geraamd van ruim 1 miljard euro.

## Investeren in ketenvoorzieningen

Samen met ProRail is het huidige tekort aan fietsvoorzieningen geïnventariseerd. Dit bedraagt nu al circa 43.000 onbewaakte plaatsen, 23.000 bewaakte plaatsen en 500 kluizen. Dit tekort zal de komende jaren verder oplopen. Investeren in fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen is noodzakelijk. NS wil hieraan graag een bijdrage leveren en de fiets als voor- en natransport verder stimuleren en faciliteren.

Overstappen tussen auto en trein wordt vergemakkelijkt door het snel en gemakkelijk bereikbaar maken van de stations en uitbreiding van de hoeveelheid en de kwaliteit van parkeergelegenheid. In totaal zullen in 2015 circa 50.000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

## Wat levert dit plan Nederland op?

NS ziet met deze plannen kans om de lijn van steeds meer klanten vast te houden. Op weg naar 21 tot 24 miljard reizigerskilometers in 2020, een stijging van circa 40 tot 60%. Met grote verschillen per regio. De gehanteerde bandbreedte daarbij is ruim, als uitkomst van een grote hoeveelheid aan keuzes de binnen de samenleving tussen nu en 2020, gemaakt zullen worden. Deze prognose is mede gebaseerd op 'anders betalen voor mobiliteit'.

Naast het feit dat een goede bereikbaarheid een randvoorwaarde is voor het functioneren en groeien van de Nederlandse economie biedt de NS-visie de volgende voordelen:

- Grote steden en economische centra blijven ook bij structureel hoge brandstofprijzen en meer mobiliteitsbehoefte bereikbaar en leefbaar. De bereikbaarheid, steevast één van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren van bedrijven, verbetert en zo blijft Nederland en de Randstad aantrekkelijk voor het (internationale) bedrijfsleven;
- Reizigersvervoer per trein voorkomt dat de snelwegen in de Randstad verder verbreed moeten worden en biedt reizigers een betrouwbare keuze;
- Comfortabel van deur tot deur reizen kan via aantrekkelijke stations met flexibele overstapmogelijkheden op auto, bus, tram en fiets;
- Duurzaamheid: minder energieverbruik per reizigerskilometer, beperkte CO<sub>2</sub>-uitstoot (per reizigerskilometer stoot de trein 66% minder CO<sub>2</sub> uit dan de auto) en meer leefbaarheid door beperkter ruimtebeslag voor mobiliteit en het creëren van aangename stationsgebieden;
- Met meer en snellere treinen biedt NS evenveel reismogelijkheden als met de uitbreiding van de snelwegen met 8-banen (2x4) tot in het hart van de steden in de brede Randstad plus economische centra;
- Met beter en meer reizigersvervoer kan een oppervlakte van 2.700 voetbalvelden in de steden van de brede Randstad voor andere doeleinden dan parkeren worden gebruikt. Bijvoorbeeld voor woningbouw;
- Door de investering in aangename verblijfsomgevingen en extra services op en rond stations, ontstaan aantrekkelijke stations- en stationsomgevingen, voorzien van alle mogelijke denkbare functies. De reiziger kan op deze manier alles doen wat nodig is, waardoor reistijd weer eigen tijd wordt. Comfortabel, omdat alles aanwezig is wat de reiziger in staat stelt om te werken, te winkelen, te ontspannen en te communiceren.

## Wat is nodig volgens NS?

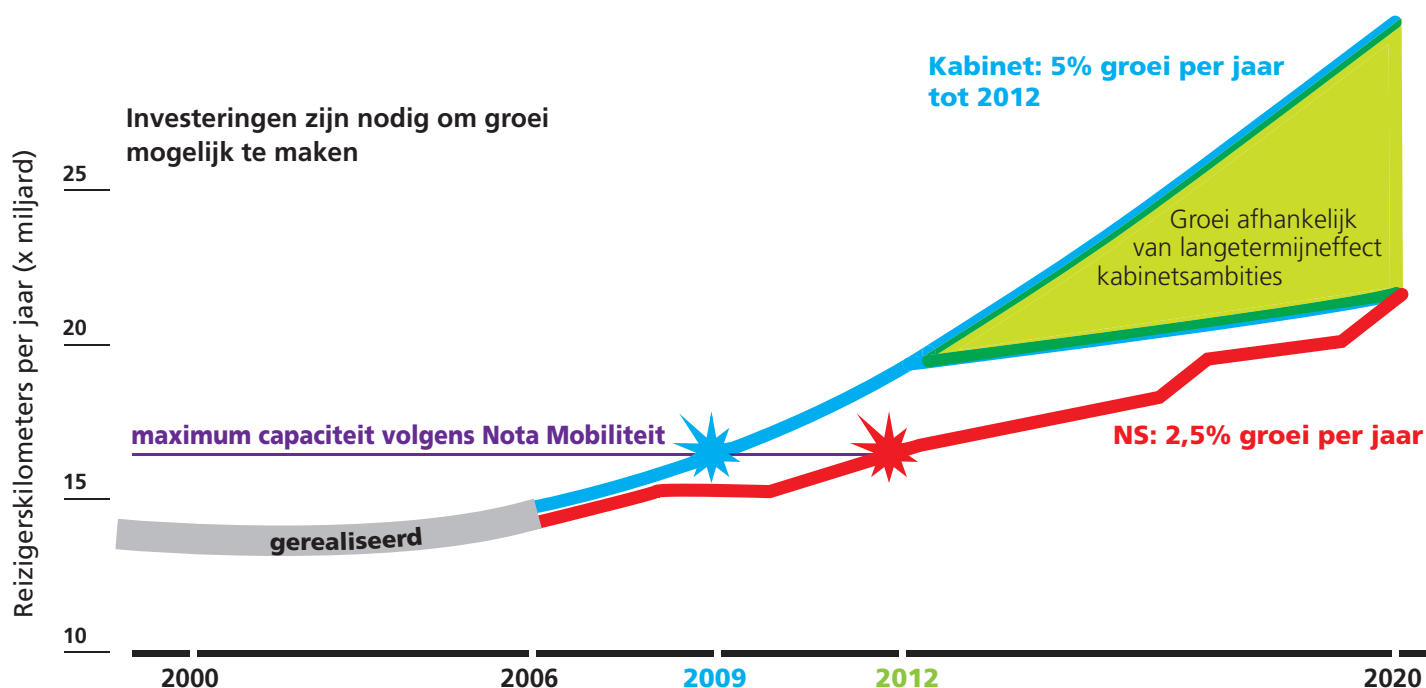
Op de huidige spoorweginfrastructuur gaat de gewenste groei niet passen, zeker niet wanneer rekening wordt gehouden met de groei van goederenvervoer over de rails (die tussen 1995 en 2005 al is verdubbeld) naar circa 85 miljoen ton per jaar in 2020.

NS werkt graag mee aan initiatieven gericht op beter benutten van de beschikbare spoorweginfrastructuur, zoals 'dynamisch verkeersmanagement'. NS is ook bereid te investeren in extra materieel, in extra personeel en in meer voorzieningen op en rond stations en in het verder verbeteren van de dienstverlening aan de reiziger. Dat gaat om veel geld. De benodigde investeringen in nieuwe treinen bedragen circa 2 tot 3 miljard euro. Bij de investeringen op en rond stations gaat het om meer dan 1 miljard euro.

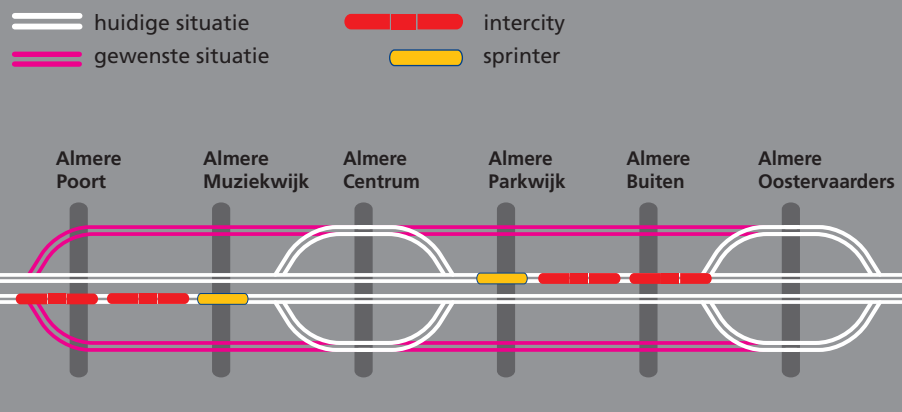
Deze investeringen zijn echter alleen zinvol indien de overheid ook investeert in het uitbreiden van de spoorcapaciteit: bouwen. Immers, de grens van de mogelijkheden om op de huidige spoorweginfrastructuur (hoe goed benut ook) reizigers met voldoende kwaliteit te vervoeren is in zicht en wordt op enkele corridors, zoals Lelystad – Schiphol, Eindhoven – Utrecht – Alkmaar en Arnhem – Utrecht – Schiphol, nu al overschreden. Voor de knelpunten op deze corridors moeten er op zeer korte termijn besluiten worden genomen: het proces van besluitvorming, studie en bouw duurt jaren. Voor een aantal andere voorziene knelpunten die na 2012 actueel zullen zijn stellen wij voor om nu nog geen formele planstudie te starten, maar wel een verkenning te houden en budget voor realisatie te reserveren.

Daarnaast werkt NS aan het ontwikkelen en realiseren van hoogwaardige en aantrekkelijke stations en stationsgebieden, waar reizigers en bezoekers graag komen en bedrijven zich graag vestigen. Dat kan alleen in nauwe samenwerking met overheden en andere partijen, waarbij versneling moet worden gebracht in procedures en verschillende investeringsstromen worden gebundeld. In goede partnership kunnen concepten als Regiopoort en upgradering stationsgebieden worden gerealiseerd.

Bij de uitbreiding van de spoorcapaciteit gaat het om een maatregelenpakket van 7 tot 10 miljard euro. De maatregelen kunnen gefaseerd plaatsvinden. NS stelt concreet het volgende schema voor.



## Viersporigheid Almere



## Stap 1

### Uitvoeren van de capaciteitsmaatregelen van Herstelplan Spoor Fase 2 voor 2012

Het herstelplan Spoor is eind 2003 opgesteld. De uitvoering van de capaciteitsmaatregelen van de tweede fase (gericht op het opheffen van knelpunten) loopt achter op planning.

Extra inspanningen zijn noodzakelijk om de geplande projecten tijdig, in 2012, gerealiseerd te krijgen. Het gaat hier om een reeks van knelpunten: vrije kruising Amersfoort westzijde, capaciteitsmaatregelen aan de noord- en zuidzijde van Den Bosch, seinverdichting tussen Amsterdam Centraal en Bijlmer, perronspoorcapaciteit in Zwolle, een inhaling bij Almere Poort, de Vechtbrug Weesp en een vrije kruising ter hoogte van Amsterdam Transformatorweg. Enkele van deze knelpunten hebben een relatie met de indienststelling van de Hanzelijn, waardoor oplevering na 2012 grote nadelige gevolgen heeft. De middelen voor deze projecten staan al in de Begroting/MIRT.

## Stap 2

### Realiseren toekomstvast pakket capaciteitsmaatregelen planstudie OV SAAL voor 2012

De SAAL-corridor (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) kan geschikt gemaakt worden voor de verbindende functie van het hoofdnet tussen Noord Nederland en de Randstad én de ontsluitende functie binnen de metropolitane regio in de Noordvleugel. Daartoe is het van groot belang om, voordat de Hanzelijn in gebruik wordt genomen in 2012, de capaciteit op het traject Zwolle, via de Hanzelijn/Flevolijn, Almere naar Schiphol op het vereiste niveau te brengen.

Dan ontstaat een nieuwe, directe en snelle verbinding van Noord Nederland/Almere, via Schiphol, naar Den Haag. Vóór 2012 zijn de volgende capaciteitsmaatregelen noodzakelijk:

- implementatie dynamisch verkeersmanagement in de Schipholtunnel;
- een dubbele vorkaansluiting bij Riekerpolder in Amsterdam;
- het mogelijk maken van kortere opvolgtijden van treinen rond station Duivendrecht in Amsterdam;
- een wachtpoor voor goederentreinen bij Venserpolder;

- keerspoelen bij station Almere Centrum, inclusief het verlengen van de perronsporen;
- beheersmaatregelen op de Flevolijn voor afhandeling hoge treinaantallen;
- het mogelijk maken van kortere opvolgtijden tussen Hilversum en Hilversum Noord en de eerste fase van de 4-sporigheid van de Flevolijn in Almere (tussen Almere Poort en Almere Oostvaarders of Almere Poort – Almere Centrum). Voor dit toekomstvaste ('no-regret') pakket is circa 450 miljoen vereist in de Rijksbegroting 2008. Financiering vanuit het project Zuiderzeelijn. Met dit pakket kan, bij voldoende baanvakcapaciteit, een tijdswinst worden gerealiseerd van circa 10 minuten tussen Zwolle en Amsterdam/Schiphol en circa 20 minuten tussen Lelystad en Den Haag (waar nu geen rechtstreekse intercity rijdt). Op langere termijn zijn additionele investeringen nodig: zie stap 3.

## Stap 3

### Planstudies OV voor 3 corridors

NS stelt voor op korte termijn voor 3 corridors een planstudie te starten en budget in het MIRT toe te kennen:

#### Studie A. Corridor Flevoland – Amsterdam/Schiphol – Den Haag.

Voor de periode 2012-2020 is een investering van circa 1 miljard euro vereist om het spoor op deze corridor geschikt te maken voor spoorboekjeloos rijden. Onder andere: integrale vier-sporigheid van de aansluiting Riekerpolder tot en met de aansluiting met de Utrechtboog.

NS heeft voor de Zuiderzeelijn in 2006 een alternatief ('Noordlink') gepresenteerd. Dit alternatief gaat uit van een verbetering van het bestaande spoor tussen Noord-Nederland en de Randstad met optimaal gebruik van de Hanzelijn. Het is noodzakelijk om rekening te houden met de in NoordLink voorgestelde spoortracé afsnijding langs de autosnelweg A1. De plannen op deze corridor hebben een sterke relatie met uitwerking van de 'Schaalsprong Almere'. Goede bereikbaarheid (per OV) is een voorwaarde om de schaa sprong mogelijk te maken.

#### Studie B. Corridor Eindhoven – Utrecht – Amsterdam – Alkmaar (A2 corridor)

#### Studie C. Corridor Arnhem – Utrecht – Schiphol.

Deze twee corridors zijn op dit moment zowel in aantal reizigers als in aantal treinen zwaar belast. NS voorziet op deze corridors de eerste groei naar frequentieverhogingen tot 6 keer per uur.

De combinatie van groeiverwachtingen in reizigers- en goederenvervoer en de ambities van regionale overheden maakt dat de druk op de knelpunten op deze corridors steeds groter wordt. Investeren op de corridor Eindhoven – Alkmaar maken het ook mogelijk om het goederenvervoer nog meer te concentreren op (delen) van de Betuweroute. Volgens NS moeten planstudies voor deze corridors zo spoedig mogelijk in beeld brengen welke oplossingen voor de gesignaleerde infraknelpunten nodig zijn. Er is een investering nodig. Per corridor is een investering nodig van:

- 1,5 miljard euro voor de corridor Eindhoven – Utrecht – Amsterdam – Alkmaar
- 0,5 miljard euro voor de corridor Arnhem – Utrecht – Schiphol.

Realisatie van de projecten dient plaats te vinden tussen 2012 en 2015.

## Stap 4

### Reserveer financiële middelen voor aanpak knelpunten na 2012

NS voorziet dat de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) gaat aangeven dat er op de middellange termijn ook op andere plaatsen capaciteitsknelpunten ontstaan op het hoofdrailnet. Dit hangt uiteraard af van algemene economische ontwikkelingen en beleidskeuzes ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en beleid gericht op stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer. Ook de ambitie voor verdere ontwikkeling van stadsgewestelijke Sprinternetten speelt hierbij een rol. NS stelt voor vanaf 2012 hiervoor middelen te reserveren in het MIRT. De omvang van die reservering is globaal 4 tot 7 miljard euro, mede vast te stellen op basis van de LMCA. Realisatie van de projecten vanaf circa 2015, tenzij vanuit andere ontwikkelingen het doen van voorinvesteringen/ruimtereserveringen vóór 2015 per saldo kosteneffectief is.

*Gebaseerd op het lange termijn perspectief heeft NS voor de korte termijn (2008-2012) een programma uitgewerkt. Dit programma omvat een aantal dienstregelingsprojecten, de komst van nieuwe treinen, een aantal projecten op en rond de stations en het verder verbeteren van de dienstverlening aan reizigers. Dit programma genereert een jaarlijkse groei tussen 2008 en 2012 van gemiddeld ruim 3% per jaar. Voor het realiseren van dit programma zijn de eerder genoemde investeringen van NS en overheid voorwaardelijk.*

## Korte termijn 5% reizigersgroei in de periode 2008-2012 met behoud van kwaliteit

Naar aanleiding van de kabinetsambitie om de eerstkomende jaren met 5% te groeien heeft NS een verkenning gemaakt van de mogelijkheden en van de inspanningen die dan additioneel noodzakelijk zijn. Belangrijkste uitgangspunt is daarbij dat de hogere ambitie niet mag leiden tot kwaliteitsverlies voor reizigers. Kwaliteit vormt immers de basis voor groei.

### **Opties om te komen tot 5% groei**

#### **Dienstregeling**

Tot medio 2009 ziet NS vooral mogelijkheden om in de daluren te groeien. Op een aantal baanvakken rijden nu na 20.00 uur en in het weekeinde minder treinen.

NS stelt voor een aantal pilots te starten om te onderzoeken hoeveel extra reizigers het uitbreiden van de treindienst op deze trajecten tot 22.00 uur en op zaterdag oplevert.

Vanaf medio 2009 komen er nieuwe treinen die het mogelijk maken om ook in de spits meer reizigers te vervoeren. Indien in het najaar van 2007 besteld, kan er vanaf begin 2010 extra materieel instromen. NS heeft daarmee plannen voor verdere verbetering van het treinproduct. Deze plannen passen echter niet op de huidige infrastructuur:

- nieuwe IC Lelystad – Schiphol
- extra IC Amsterdam – Haarlem, door naar Leiden – Dordrecht;
- invoeren 10-minutendienst in de spits IC Eindhoven – Amsterdam;
- kwartierdienst Sprinter Breukelen – regio Amsterdam;
- extra IC trein tussen Zwolle en Groningen;
- IC Roosendaal – Zwolle via Arnhem/Nijmegen;
- verbeteren sprinterdienst in KAN gebied;
- start 160 km/uur op een aantal trajecten.

NS stelt voor om samen met ProRail en de andere vervoerders te kijken naar:

- *quick wins* met kleine infrastructuur-aanpassingen

## Benodigde investeringen voor de toekomst op het spoor tot 2020

in euro's	Bij een groei van 2,5% per jaar	Bij een groei van 5% per jaar
Overheid	7-10 miljard	10-15 miljard
NS	3-4 miljard	5-6 miljard



- een andere verdeling van de capaciteit tussen de verschillende vervoerders gemeten over 24 uur. Dit laatste uiteraard in afwachting van een structurele oplossing van de infrastructurele knelpunten.

### Ketenvoorzieningen

NS denkt hier aan het versnellen van de lopende programma's voor de uitbreiding van zowel auto- als fietsparkeerplaatsen. Naast capaciteit gaat het ook hier om kwaliteit: verbeteren van de beleving, bewegwijzering, beveiliging, van beheer en onderhoud. Versnelling van de programma's is mogelijk, maar kost geld. Daarnaast is het kunnen versnellen in hoge mate afhankelijk van de medewerking van decentrale overheden.

### Commercieel beleid

- Prijsbeleid: gericht, met behulp van tariefstelling, sturen op het creëren van groei ruimte in de spits en het stimuleren van reizen in de daluren.

- Doelgroepcontracten: de overheid kan OV/ Spoor contracten sluiten voor bepaalde doelgroepen. Te denken valt aan senioren, ambtenaren en MBO studenten.
- Gecombineerd aanbod van services aan klanten en huurders voor de stationsomgeving inclusief een vervoerspakket.
- Directe Marketing: de introductie van de OV-chipkaart zal hier de belangrijkste bijdrage aan gaan leveren. Door het gericht aanbieden van producten en diensten kunnen wij onze klanten stimuleren tot meereizen (vaker en/of verder), voornamelijk in het dal. Potentiële groei zit voornamelijk bij de hele grote groep laagfrequente OV-reizigers.
- Overheidsbeleid gericht op stimuleren van het gebruik van Openbaar Vervoer, bijvoorbeeld via belastingvoordelen voor OV-reizigers.

Afhankelijk van de keuze uit bovengenoemde opties kan implementatie betekenen dat de door NS voorziene vervoersgroei met 40 tot 60% richting 2020 versneld wordt gerealiseerd, danwel dat de groei hoger uitvalt. Versnellen van de groei leidt niet tot substantieel hogere investeringsbedragen. Verhogen van de groei wel. Immers op een zeker moment komen opnieuw capaciteitsknelpunten in beeld en zijn nieuwe investeringen noodzakelijk. NS heeft indicatief doorgerekend wat een structurele groei met gemiddeld 5% per jaar zou betekenen voor de benodigde investeringen. Door NS moet bij een dergelijk groeivolume in materieel en stations(omgevingen) circa 5 á 6 miljard euro investeren en door de rijksoverheid zal in infrastructuur circa 10 á 15 miljard euro moeten worden geïnvesteerd.